

Notiziario

15 maggio 2018

Link road, rail, sea!

Council Of Intermodal Shipping Consultants

ANNO XXXVI
Numero del 15 maggio 2018

PORTI

I TRAFFICI CONTAINERIZZATI DEI PORTI RUSSI CRESCONO DEL 12,6%
NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2018 Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK FA PASSI AVANTI VERSO LO STIVAGGIO PIÙ IN ALTO SUL PONTE " 6

TRASPORTO FERROVIARIO

IMPORTANTI PROGETTI FERROVIARI NELL'UNIONE EUROPEA GARANTITI NEL BILANCIO POST 2020 8

TRASPORTO STRADALE

IL SETTORE STATUNITENSE DELL'AUTOTRASPORTO CERCA DI EVITARE L'"APOCALISSE ROBOTICA" 11

TRASPORTO INTERMODALE

LA CINA VUOLE COLLEGARE L'ARTICO ALLA NUOVA VIA DELLA SETA " 15

TRASPORTI ED AMBIENTE

SPIEGAZIONI IN ORDINE ALL'ACCORDO SUL CLIMA 2018 DELL'IMO " 19

INDUSTRIA

CONTRIBUTI PRATICI ALLO SVILUPPO DELLA NAVIGAZIONE AUTONOMA " 24

LEGISLAZIONE

NUOVE REGOLE DELL'UNIONE EUROPEA PER LIMITARE LE EMISSIONI DI CO2 DERIVANTI
DAI VEICOLI PESANTI " 28

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA ECO MARINE POWER SVELA LA PROPRIA IDEA DI NAVE SOLARE: UNA CONCEZIONE NAVALE
A BASSE EMISSIONI CON VELE RIGIDE ED ENERGIA SOLARE " 32

STUDI E RICERCHE

I TRAFFICI VIA MARE DELLA CINA: UNA SPETTACOLARE TENDENZA AL RIALZO Pag. 36

SICUREZZA E PROTEZIONE

CITTÀ EUROPEE ED ATTIVISTI PER LA SICUREZZA DICONO ALLA COMMISSIONE
DI ESSERE AMBIZIOSA NELLA REVISIONE DELLE REGOLE DI SICUREZZA DEI VEICOLI " 47

IN CALENDARIO " 50

15 maggio 2018

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE"
raggiungibile su Internet all'indirizzo <http://www.informare.it>

PORTI

I TRAFFICI CONTAINERIZZATI DEI PORTI RUSSI CRESCONO DEL 12,6% NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2018

I risultati produttivi containerizzati dei porti marittimi russi nel periodo da gennaio a marzo 2018 hanno continuato a crescere: +12,6% rispetto allo stesso periodo del 2017.

I porti nel complesso hanno movimentato 1,198 milioni di TEU, riferisce l'agenzia *InfraNews* citando i dati dell'Associazione Porti Marittimi Mercantili Russi.

Anche il primo trimestre dell'anno scorso aveva fatto registrare un incremento piuttosto alto rispetto al 2016: +11,8%.

Questo dimostra una graduale ripresa dopo il sensazionale calo dei volumi containerizzati del 25,4% nel 2015, quando le sanzioni economiche dichiarate dal governo russo, la pesante svalutazione del rublo e la conseguente crisi economica avevano indotto un declino delle importazioni del 28,5%.

Quest'anno i volumi in importazione sono cresciuti del 14,62% (527.150 TEU), persino di più rispetto al primo trimestre 2017 (12,4%).

E questo incremento è da attribuirsi alle importazioni di pieni, che hanno costituito la maggior parte dei traffici d'importazione (502.610 TEU) e sono cresciute del 16,29%, mentre le importazioni dei contenitori vuoti sono diminuite dell'11%.

Anche le esportazioni hanno dimostrato una crescita a doppia cifra: +12,89% (501.560 TEU), in cui i volumi sia dei pieni che dei vuoti sono cresciuti del 12,15% e 14,08% rispettivamente.

È degno di nota, tuttavia, che i container pieni hanno costituito il 62% delle esportazioni containerizzate russo nel complesso, che comprendono spedizioni di carta, prodotti chimici, fertilizzanti minerali, metalli e prodotti del legno.

Il cabotaggio ed i volumi in transito hanno rappresentato il 14% dei traffici containerizzati russi.

Nei primi tre mesi del 2018, il cabotaggio si è incrementato del 7,86% per 156.540 TEU.

I contenitori in transito sono scivolati dell'11,2% per 13.520 TEU.

La crescita è stata osservata in tutte le principali regioni portuali russe.

PRIMI 10 PORTI CONTAINERIZZATI RUSSI SULLA BASE DEI RISULTATI NEI PRIMI TRIMESTRI 2017-2018			
Porto	TEU 1° trimestre 2017	TEU 1° trimestre 2018	Differenza 2017/2018
San Pietroburgo	465.410	503.820	+8,25%
Novorossiysk	178.320	224.070	+25,66%
Vladivostok	171.990	196.110	+14,02%
Vostochny	82.360	99.600	+20,93%
Kaliningrad	49.730	52.160	+4,89%
Korsakov	28.910	26.040	-9,93%
Ust-Luga	20.570	21.630	+5,15%
Petropavlovsk-Kamchatsky	15.990	18.810	+17,64%
Dudinka	12.530	16.460	+31,31%
Murmansk	11.710	10.930	-6,67%
Primi 10 porti	1.037.520	1.169.630	+12,73%
Quota dei primi 10 porti nei volumi complessivi	97,46%	97,57%	

L'incremento maggiore è stato conseguito dai porti del Mar Nero: +25,57% per 227.810 TEU.

Il più grande porto containerizzato in questo settore è quello di Novorossiysk, che ha movimentato 224.070 TEU (+25,66%), in primo luogo grazie al terminal NUTEP che è divenuta la struttura containerizzata dalla crescita più rapida in tale periodo: +49%, ovvero 106.830 TEU.

Il NUTEP, che appartiene al gruppo Delo Ports, sta attualmente sviluppando un progetto finalizzato ad incrementare ulteriormente la propria capacità sino a 700.000 TEU entro il 2021, cosa che consentirebbe al porto di Novorossiysk di movimentare le portacontainer a lungo raggio e di potenziare la capacità del porto sino a 1-1,1 milioni di TEU.

I maggiori porti containerizzati russi – quelli del Baltico – hanno movimentato 577.600 TEU (+7,82%).

Il solo San Pietroburgo, lo scalo più grande in termini di traffici containerizzati, ha fatto registrare risultati produttivi di 503.820 TEU (+8,25%).

E qui vanno annotati i due principali terminal container russi: il Container Terminal Saint-Petersburg, appartenente alla UCL Holding, che ha movimentato 168.540 TEU (+6,96%), ed il First Container Terminal, appartenente alla Global Ports, che sta cercando di riguadagnare la propria posizione di capofila: +17,6% nel primo trimestre 2018, con 140.550 TEU.

I porti dell'Estremo Oriente hanno leggermente rallentato il loro ritmo quest'anno: appena il 14%, mentre nel primo trimestre del 2017 avevano mostrato una straordinaria crescita del 29,8%.

Riguardo ai loro risultati produttivi complessivi, è stato Vladivostok a movimentarne la maggior parte: 196.110 TEU (+14,2%), confermando così la propria terza posizione nella classifica dei porti containerizzati della Russia.

Segue il porto di Vostochny con il suo unico terminal container, il VSC (Vostochnaya Stevedoring Company): 99.600 TEU, in aumento del 21%.

Le strutture dell'Artico, che per lo più movimentano contenitori di cabotaggio, hanno fatto registrare una crescita del 5,98%, per appena 35.000 TEU.

I porti del Mar Caspio (Astrakhan) hanno movimentato solo poche unità, 650 TEU, che rappresentano il 12% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

(da: port.today, 25 aprile 2018)

TRASPORTO MARITTIMO

LA MAERSK FA PASSI AVANTI VERSO LO STIVAGGIO PIÙ IN ALTO SUL PONTE

La Sea Machines Robotics con sede a Boston ha annunciato la stipulazione di un contratto con la A. P. Møller-Maersk finalizzato a sperimentare la sua tecnologia relativa alla percezione ed alla consapevolezza della situazione a bordo di una delle nuove portacontainer della "classe ghiaccio" di nuova costruzione.

L'accordo, afferma la Sea Machines, "rappresenta il primo caso in cui una visione computerizzata, la LiDAR (Light Detection and Ranging), ed un software per la percezione saranno utilizzati a bordo di una nave portacontainer per aumentare e migliorare le operazioni di trasporto".

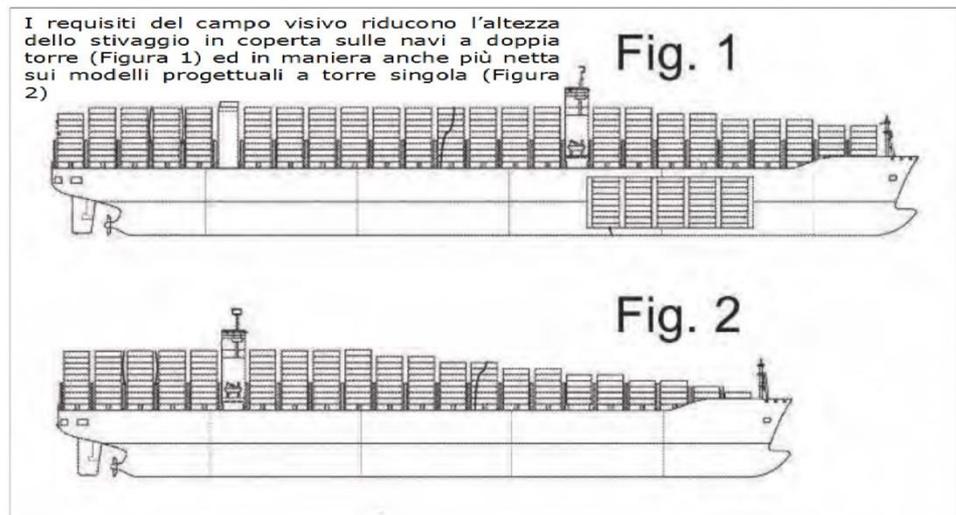
Il sistema della Sea Machines da collaudare usa l'AI (Intelligenza Artificiale) per migliorare la consapevolezza della situazione in mare, l'identificazione degli oggetti e le capacità di rintracciabilità.

"In modo simile a quello degli ADS (Advanced Driver-Assistance Systems) che

si trovano normalmente sulle automobili – i quali avvertono i guidatori dei pericoli presenti sulla strada ed evitano gli incidenti – il sistema della Sea Machines si serve di sensori avanzati per raccogliere un

flusso continuo di informazioni sui dintorni ambientali della nave, identificare e rintracciare i potenziali conflitti e mostrare in modo efficiente in plancia ciò che si è appreso.

Il sistema agevola operazioni marittime più sicure e più efficienti.



L'obiettivo della collaborazione della Maersk è quello di dimostrare che la tecnologia favorisce la gente di mare, è in grado di eliminare i limiti del campo visivo dal ponte e fornisce l'infrastruttura per un futuro sistema autonomo funzionalizzato ad evitare le collisioni".

Si tratta di un importante passo avanti perché la A. P. Møller-Maersk A/S ha richiesto di brevettare un sistema che utilizzi la tecnologia per migliorare il campo visivo dal ponte di una portacontainer, cosa che potrebbe consentire di spostare in avanti uno stivaggio più alto in coperta rispetto a quanto accade oggi, incrementando così effettivamente la capacità della nave.

Nella propria richiesta di brevetto la Maersk nota come i regolamenti marittimi richiedano che il campo visivo dal ponte al mare sia come minimo pari a più di due lunghezze della nave ovvero a 500 metri davanti alla prua per 10 gradi su tutti i lati in ogni condizione di carico.

Sulle portacontainers di grandissime dimensioni che impilano 10 o 11 strati di contenitori il ponte di comando non può essere innalzato abbastanza da consentire un'altezza uniforme delle file in coperta senza creare problemi di tiraggio d'aria nei porti.

Pertanto "è stato necessario stivare meno file di contenitori negli spazi per container situati davanti" sottolinea la Maersk.

C'è chiaramente il potenziale per sfruttare la tecnologia per la consapevolezza situazionale della Sea Machines per "vedere" sopra (e forse attorno al) lo stivaggio in alto sul ponte, per quanto questo potrebbe richiedere una modifica ai regolamenti.

Le due società lavorano assieme da qualche tempo.

"La nostra squadra ha incontrato per la prima volta la Sea Machines tre anni fa quando essi stavano sviluppando le concezioni dei loro primi sistemi autonomi e già allora siamo rimasti impressionati dalla loro capacità tecnica, dal percorso del prodotto pianificato e dalla comprensione pratica delle future esigenze del mercato marittimo" afferma P. Michael A. Rodey, direttore senior per l'innovazione alla A. P. Møller-Maersk.

"Attraverso questo programma relativo alla consapevolezza situazionale sulle portacontainer vorremmo dimostrare che la tecnologia incrementa la nostra sicurezza, efficienza ed affidabilità.

Le navi autonome non rappresentano un obiettivo finale per la Maersk né lo sono le navi senza equipaggio; ciò che più interessa è la tecnologia lungo il percorso ed il valore che essa apporta".

(da: worldcargonews.com, 1° maggio 2018)

TRASPORTO FERROVIARIO

IMPORTANTI PROGETTI FERROVIARI NELL'UNIONE EUROPEA GARANTITI NEL BILANCIO POST 2020

Almeno trenta miliardi di euro sono stati assegnati al programma europeo di finanziamento dei trasporti CEF (Connecting Europe Facility, lo Strumento per Collegare l'Europa).

Sembra adesso che siano stati assicurati gli investimenti in importanti progetti ferroviari quali i corridoi TEN-T e l'introduzione del sistema di sicurezza europeo ERTMS.

Tali conclusioni si fondano sulle cifre provvisorie presentate il 1° maggio scorso in seguito alla presentazione dello MFF (il quadro finanziario pluriennale) dell'Unione Europea.



Il quadro finanziario pluriennale è lo stanziamento settennale dell'Unione Europea.

Il 1° maggio la Commissione Europea ha presentato lo stanziamento finanziario per il periodo 2021-2027.

Lo stanziamento relativo a tale periodo è sotto pressione a causa dell'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea.

Ciò ha comportato un disavanzo di bilancio di 91 miliardi di euro.

Finanziamento garantito

Alcuni temevano che la Brexit avrebbe comportato conseguenze per il finanziamento dei grandi progetti di trasporto.

Il CEF è un importante strumento di finanziamento per i progetti ferroviari quali i corridoi TEN-T e l'introduzione del sistema di sicurezza europeo ERTMS.

Prima dell'annuncio dello stanziamento, più di una quarantina di soggetti attivi nel trasporto e nei settori ad esso correlati avevano rilasciato la Dichiarazione

di Lubiana, chiedendo l'incremento dello stanziamento dell'Unione Europea ai sensi dello MFF successivo al 2020 in relazione alla rete TEN-T.

Il finanziamento richiesto ammonta a 500 miliardi di euro fra il 2012 ed il 2030, si legge nella dichiarazione rilasciata in occasione della *2018 TEN-T Days* di Lubiana.

Ora sembra che gli investimenti programmati per questi importanti progetti possano andare avanti.

Il totale di 30,5 miliardi di euro si suddivide in 12,8 miliardi di euro per la dotazione generale, 11,2 miliardi di euro per il Fondo di Coesione e 6,5 miliardi di euro per i movimenti militari.

Il Fondo di Coesione punta alla riduzione del divario socio-economico nei paesi dell'Unione Europea interessati.

Il parlamentare europeo Wim van de Camp ha dichiarato: "Lo stanziamento di 6,5 miliardi è utilizzato per accelerare lo sviluppo dei corridoi ferroviari TEN-T in Europa Orientale.

Questo è utile a due propositi: assicurare un buon trasporto in tempi di pace, ma anche essere in grado di utilizzare una buona infrastruttura in tempi di guerra.

Il Rail Baltica ne è un buon esempio".

Il Rail Baltica è un progetto ferroviario che collega gli Stati Baltici e la Finlandia alla rete ferroviaria europea attraverso la Polonia".

Positivi sviluppi

Per quanto l'annuncio inerente all'assegnazione definitiva successivamente al quadro finanziario pluriennale sia in programma per il 6 giugno, Camp si è detto cautamente ottimista: "Se al CEF verranno assegnati effettivamente 30,5 miliardi di euro, si tratterà di uno sviluppo positivo per il settore dei trasporti.

Parte di questo importo sarà trasformato in prestiti.

Oltre a ciò, ci sono altri strumenti di finanziamento come il FEIS (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici).

Anche i governi nazionali apporteranno propri contributi.

Pertanto, si potranno realizzare investimenti pari a 60-90 miliardi di euro".

Secondo Petri Sarvamaa, Vice Presidente della Commissione Bilancio del Parlamento Europeo, ai sensi dell'attuale MFF (2014-2020), sono stati

assegnati 21,3 miliardi di euro in fondi per il trasporto, cifra che rappresenta il 90% dello stanziamento del CEF.

“Questi 21,3 miliardi di euro hanno innescato 41,6 miliardi di euro in investimenti nel settore dei trasporti”.

È stato altresì annunciato un incremento dello stanziamento complessivo per il programma Horizon 2030 con centinaia di miliardi di euro.

Lo Horizon 2030 è un programma della Commissione Europea finalizzato a stimolare la ricerca europea.

Nel periodo precedente, lo stanziamento per questo programma era stato di 75 miliardi.

“Esso comprende molti programmi di trasporto, come lo sviluppo dello Hyperloop, degli autobus e camion elettrici, nonché delle auto a guida autonoma” ha aggiunto Camp.

(da: railfreight.com, 4 maggio 2018)

TRASPORTO STRADALE

IL SETTORE STATUNITENSE DELL'AUTOTRASPORTO CERCA DI EVITARE L'"APOCALISSE ROBOTICA"

Il settore dell'autotrasporto e della logistica è entrato in un periodo di turbolenza in cui i carburanti, i sistemi di propulsione e la fase di guida stessa sono gli argomenti in dibattito.

Una domanda fondamentale è se il settore si trovi ad affrontare una "apocalisse robotica" nel corso della quale i camion a guida autonoma sostituiranno milioni di autisti.

Si tratta certamente di una possibilità, secondo il tavolo di lavoro "Autotrasporto: la prima frontiera" svoltosi in occasione del simposio "Il futuro dell'automobile" la settimana scorsa presso il Petersen Automotive Museum di Los Angeles.

"Ovunque io vada, sento che la gente parla di una apocalisse robotica, con quasi 4 milioni di lavoratori del trasporto che perderanno il proprio posto di lavoro nel giro dei prossimi 5-20 anni" afferma Doug Bloch, direttore per le politiche del Teamsters Joint Council 7.

Ugualmente possibile, peraltro, è uno scenario in cui la tecnologia non solo rende la vita più facile e sicura ma inoltre procura altri posti di lavoro nel settore dei trasporti.

"Da quando la prima persona ha sfregato fra loro due pietre per accendere il fuoco ci siamo evoluti ed io penso che adesso abbiamo l'opportunità di far evolvere le nostre relazioni con la tecnologia" ha detto Bloch.

Ma come in effetti quella relazione si stia evolvendo e quanto rapidamente la nuova tecnologia diventerà operativa è più difficile da prevedere.

"Sappiamo dove siamo diretti.

Vediamo dove stiamo andando.

La questione è quando rapidamente ci arriveremo" afferma Paul Rosa, vice presidente senior per approvvigionamento e pianificazione del parco-mezzi alla Penske Truck Leasing.

Quello che potrebbe rallentare la diffusione della nuova tecnologia è il desiderio di conservare o migliorare il livello di servizio, ha dichiarato Rosa.

E ciò non accadrà senza un serio – e prolungato – collaudo e sviluppo.

I partecipanti al tavolo di lavoro si sono detti d'accordo sul fatto che a breve termine il settore dell'autotrasporto non prende in considerazione l'ipotesi di rilevanti riduzioni di personale sulla scorta dell'imminente arrivo dei veicoli autonomi ma si trova invece di fronte ad una carenza di autisti.

"Nel settore siamo in un periodo di carenza di autisti e questo si avvia ad accelerare e peggiorare nel giro dei prossimi tre anni" afferma Rosa.

Gli osservatori del settore considerano le operazioni dei veicoli autonomi come la chiave per risolvere la carenza di autisti.

Data l'insufficienza degli autisti nell'immediato e la lunghezza del tempo occorrente prima che le operazioni di veicoli del tutto autonomi diventino comuni, peraltro, è improbabile che la nuova tecnologia possa avere molto o qualche effetto sull'impiego dei lavoratori a breve termine.

Fino a quando non saranno stati sviluppati ed approvati per la circolazione su strada camion con una piena capacità di autopilotaggio, "avremo ancora bisogno di trovare altri autisti per moltissimi anni, almeno per due-tre decenni" afferma Rosa.

Anche se i camion autonomi non sono proprio all'orizzonte, lo spettro dei veicoli senza autista ancora minaccia l'attuale forza-lavoro dei camionisti.

"Per ogni lavoratore che rappresentiamo, sembra che ci sia qualcuno che sta pensando ad una applicazione o ad uno strumento per rimpiazzare quelle persone" afferma Bloch.

Per quanto guidare un camion una volta rappresentasse "un bel lavoro da classe media" con una fonte di reddito, l'attuale ambiente aziendale e normativo, a detta di Bloch, ha affievolito le prospettive degli attuali autisti.

Bloch avverte che un generale passaggio ai camion autonomi renderebbe la situazione peggiore in modo esponenziale.

Allo stesso tempo, Bloch sostiene che le nuove tecnologie per il trasporto e la logistica potrebbero offrire nuove opportunità in termini di posti di lavoro.

A suo dire i membri più giovani del suo sindacato sono preoccupati per il futuro, ma non hanno altresì pregiudizi circa la nuova tecnologia.

"Sanno che essa sta arrivando.

C'è inquietudine, ma anche esaltazione in ordine a come questa tecnologia potrebbe rendere migliore il loro lavoro, renderli più sicuri, incrementare la loro retribuzione" afferma Bloch.

Riguardo a quando i camion autonomi potrebbero essere una seria componente nelle attività del parco-mezzi, Rosa suggerisce che la tempistica potrebbe essere più lunga rispetto a quanto ritengono gli osservatori.

Per i camion completamente robotici potrebbero "volerci ancora 15, 20 o 30 anni" dichiara Rosa.

Questo coincide in linea generale con un recente studio del Center for Automotive Research secondo il quale i veicoli senza autista configurati dal livello più alto di operazioni autonome costituiranno meno del 4% delle vendite di nuovi veicoli da qui al 2030.

L'organizzazione Ann Arbor del Michigan afferma che essi, tuttavia, potrebbero raggiungere il 55% entro il 2040.

Anche se esistono questioni in sospeso circa l'attuazione della tecnologia autonoma, unanime è il consenso in ordine al fatto che l'elettrificazione presto lascerà il segno nel settore dell'autotrasporto.

È probabile che il passaggio avvenga ben prima che i camion autonomi diventino la normalità.

Dakota Semler, cofondatore ed amministratore delegato della Thor Trucks Inc., sviluppatore della trattore Classe 8 elettrico a batterie, è ottimista riguardo all'elettrificazione nell'autotrasporto e nella logistica.

Un po' del suo entusiasmo deriva dagli ovvii vantaggi ambientali.

Ma Semler ha detto inoltre che presto ci sarà un impellente argomento finanziario a giustificare il passaggio all'alimentazione elettrica.

"C'è un chiaro modello economico per l'implementazione di questi veicoli elettrici.

Noi pensiamo che la loro adozione nel mondo dei veicoli commerciali accelererà in modo ben maggiore rispetto al mondo delle autovetture" afferma Semler.

Rosa della Penske sostiene che c'è tantissimo entusiasmo fra i clienti e gli utenti del parco-mezzi per l'elettrificazione.

È "un argomento ricorrente nei nostri incontri con i VIP: quando arrivano i mezzi elettrici? Quando potrò ottenere un camion così?" afferma Rosa.

Allo stesso tempo Rosa mette in guardia in ordine al fatto che l'elettrificazione presenta molte questioni che occorre risolvere prima che avvenga una significativa sua attuazione.

Non si tratta solo della tecnologia stessa – batterie, cicli di funzionamento, tempi e procedure di ricarica – ma ci sono anche questioni relative al servizio ed alle operazioni con i veicoli.

“Tutte queste cose debbono essere calcolate” afferma Rosa.

Le infrastrutture che supporteranno i camion elettrici su larga scala è un'altra questione che si profila all'orizzonte.

“Non è una cosa banale ricaricare un grande impiego di 500 o 100 veicoli” afferma Semler.

A suo dire i miglioramenti alle infrastrutture genererebbero buoni posti di lavoro.

Semler sostiene di non pensare che i trattori elettrici a batteria funzioneranno per l'autotrasporto a lungo raggio.

Ma ha detto che “la maggior parte dei veicoli viaggia per meno di 300 miglia al giorno e che questo è fattibile alla luce della attuale tecnologia dei veicoli elettrici”.

Il cofondatore della Thor non si scoraggia per il fatto che i camion elettrici a batteria non riusciranno a soddisfare ogni esigenza.

Egli ritiene invece che la tecnologia sia in linea con la direzione dell'evoluzione della logistica.

“C'è una significativa maggioranza nel settore che definiamo l'ultimo miglio o il corto raggio ed è lì che noi come start-up ed altri pensiamo che il settore crescerà in futuro.

Secondo noi l'ultimo miglio è l'area di crescita cruciale per il settore” ha detto.

(da: trucks.com, 9 maggio 2018)

TRASPORTO INTERMODALE

LA CINA VUOLE COLLEGARE L'ARTICO ALLA NUOVA VIA DELLA SETA

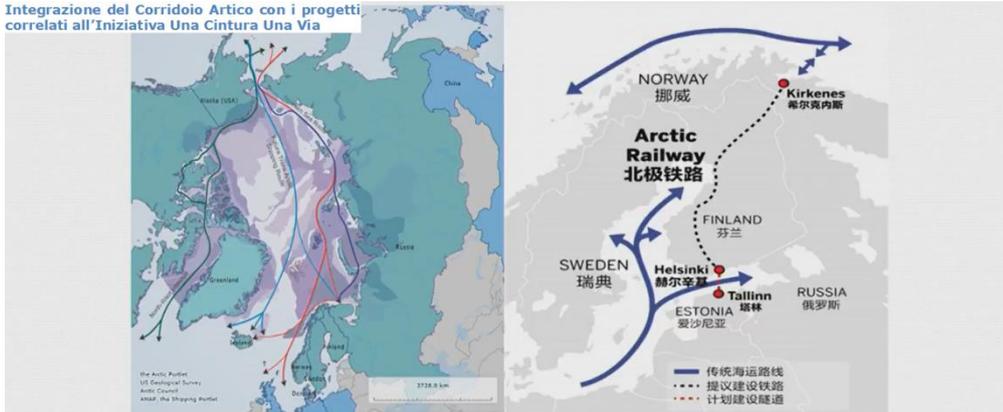
La Cina ravvisa un grande potenziale in una rotta intermodale che colleghi l'Artico alla Nuova Via della Seta.

La Via della Seta Polare, come viene definita, è un'estensione della Iniziativa Una Cintura Una Via attraverso la rotta del Mare del Nord.

Anche se le operazioni commerciali lungo la rotta del Mare del Nord sono già in pieno svolgimento, una linea di trasporto merci ferroviario che colleghi l'Artico al sud della Finlandia potrebbe aprire questa nuova porta d'accesso all'Europa.

Baozhi Cheng, ricercatore senior presso lo Shanghai Institute for International Studies ha espresso le

Integrazione del Corridoio Artico con i progetti correlati all'Iniziativa Una Cintura Una Via



suddeute osservazioni in occasione del Rail Baltica Global Forum, che si è svolto dal 10 all'11 aprile a Tallinn in Estonia.

Le infrastrutture nelle città artiche della Norvegia sono ancora arretrate rispetto a quelle del sud della Norvegia e della Finlandia.

Gli stati nordici, unitamente alla Cina, dovrebbero esplorare le possibilità in ordine all'integrazione di vari progetti al fine di realizzare una situazione vantaggiosa per tutti, ha affermato.

La rotta del Mare del Nord

La rotta del Mare del Nord è una rotta di trasporto marittimo che corre lungo la costa artica russa dal Mar di Kara, lungo la Siberia, allo Stretto di Bering.

L'intera rotta è situata in acqua artiche, che in precedenza erano inaccessibili a causa del grande quantitativo di ghiaccio.

Tuttavia, il mutamento climatico ha reso possibile il passaggio di navi nel 2017 ed una petroliera russa ha viaggiato lungo la rotta del Mare del Nord per la prima volta senza la scorta di una rompighiaccio.

Oggi è possibile viaggiare dalla Norvegia alla Corea del Sud in diciannove giorni, in modo quasi del trenta per cento più veloce rispetto alla rotta attraverso il Canale di Suez.

Le operazioni commerciali lungo la rotta del Mare del Nord sono ora in piena attività, specialmente nella parte occidentale, collegando i porti di Murmansk e Sabetta, ha spiegato Cheng.

I volumi dei carichi lungo la rotta hanno raggiunto il record da primato di 7,3 milioni di tonnellate nel 2016, che rappresenta un incremento su base annua del 35%.

La crescita è stata agevolata dalla costruzione del porto di Sabetta e dal progetto LNG, aggiunge Cheng.

Il progetto LNG comprende un impianto per il gas naturale liquefatto nella penisola di Yamal che ha conseguito la capacità operativa iniziale nel 2017.

A detta del ricercatore cinese, secondo le stime i volumi lungo la rotta del Mare del Nord raggiungeranno i 40 milioni di tonnellate nel 2022.

Circuito circolare

Il porto norvegese libero dal ghiaccio di Kirkenes dispone del potenziale per diventare un'altra porta d'accesso, collegando la rotta del Mare del Nord alle infrastrutture ferroviarie europee, ritiene Cheng.

Una nuova ferrovia che colleghi Kirkenes alla città di Rovaniemi nella Finlandia settentrionale è già in programmazione.

Secondo i primi rapporti dei media questo progetto potrebbe essere completato nel 2030.

Inoltre, la Finlandia ha preso in considerazione l'ipotesi di collegare la ferrovia al tunnel ferroviario sottomarino che dovrebbe essere costruito fra la Finlandia e l'Estonia.

Dall'Estonia essa potrebbe collegarsi alla Rail Baltica, realizzando una connessione ferroviaria diretta con Varsavia.

Ma, come ha spiegato Cheng, sono possibili altri collegamenti ancora.

Mentre la rotta in direzione est è opportuna nel corso dell'estate, un'altra rotta in direzione ovest potrebbe essere percorribile nei mesi invernali.

Questa rotta conduce a Rotterdam, dove si collega alla rotta di trasporto marittimo convenzionale via Malaga e Canale di Suez.

Il porto di Rotterdam diventa un terminal di trasbordo e le due rotte marittime formano un circuito circolare, sottolinea Cheng.

“La Via della Seta Polare è un’altra tratta dell’Iniziativa Una Cintura Una Via, ne è un’estensione nordica.

Alla Cina piacerebbe cooperare con la Finlandia, la Norvegia, l’Islanda, la Svezia e la Danimarca per esplorarne le possibilità”.

Interesse cinese

“In Europa c’è preoccupazione in ordine alle intenzioni della Cina” ha detto Cheng ai partecipanti.

“La Cina è il secondo partner commerciale del mondo, ed è solo naturale per noi guardare a nuove rotte di trasporto marittimo”.

Ha poi approfondito riguardo all’Iniziativa Una Cintura Una Via, che egli conosce come tratta terrestre e marittima.

L’esplorazione della rotta artica è nuova e può apportare vantaggi ai paesi nordici così come a quelli asiatici, dal momento che consente tempi di viaggio più rapidi, ha sostenuto.

“La Cina non è un nuovo arrivato nella regione artica.

La nave rompighiaccio cinese Xuelong ha percorso il passaggio a nord-est nel 2012, mentre un’altra rompighiaccio aveva navigato nel passaggio transpolare a nord-ovest nel 2017.

La Cosco ha effettuato operazioni con la nave mercantile Yong Sheng sulla rotta del mare del Nord per tre volte, trasportando materiali da costruzione.

La Cina è stata attivamente coinvolta nello sviluppo del porto di Sabetta ed il Fondo per la Nuova Via della Seta detiene una quota nel progetto LNG” ha spiegato.

Approccio globalizzato

“La Cina vuole contribuire all’uso pacifico dell’Antartico” ha concluso Cheng.

Quale ricercatore dell’amministrazione dell’Artico, ha sottolineato l’importanza di un approccio globalizzato, dal momento che il cambiamento climatico è una

materia che riguarda il mondo intero e diversi stati possono trarre vantaggio dai reciproci progressi tecnologici.

La Cina può contribuire quale pubblico fornitore di merci, non solo in termini di forza lavoro, capacità ed infrastrutture, ma anche di realizzazione di capacità e sviluppo a regime.

“Quando si tratta della regione artica, la Cina rispetta la sovranità dei paesi artici.

Il governo cinese ha pubblicato un libro bianco sulla politica artica l’anno scorso, in cui i principi cardine sono il rispetto, la sostenibilità, la cooperazione e le situazioni vantaggiose per tutti.

Da entrambe le parti, c’è un appello a cooperare e ad attuare progetti in modo regolare ed efficiente” ha ribadito.

(da: railfreight.com, 1° maggio 2018)

TRASPORTI ED AMBIENTE

SPIEGAZIONI IN ORDINE ALL'ACCORDO SUL CLIMA 2018 DELL'IMO

Quanto è ambizioso questo accordo?

L'accordo dell'IMO raggiunto a Londra rappresenta un significativo cambiamento delle ambizioni climatiche per un settore che rappresenta il 2-3% delle emissioni globali di anidride carbonica.

Esso stabilisce un percorso per la riduzione delle emissioni di "almeno" il 50% rispetto al livello del 2008 entro il 2050 con un forte accento sull'incremento del taglio verso il 100% entro il 2050 se si dimostrerà che questo sia possibile.

Ciò si avvicina alle ambizioni dell'Accordo di Parigi 2015 dell'ONU.

Anche se possiamo dire che questo accordo pone il trasporto marittimo in rotta per un percorso da 2°C, è importante ricordare che Parigi ha un obiettivo "ben al di sotto" dei 2°C e punta agli 1,5°C, di modo che questo non è il momento per compiacimenti.

La piena decarbonizzazione entro la metà del secolo resta l'obiettivo minimo in vista degli 1,5°C, un obiettivo che, se dovesse essere mancato, creerebbe minacce esistenziali per alcuni paesi e minacce ambientali e socio-economiche per tutti.

L'accordo segnala seriamente al settore – ed in particolare agli investitori – che un deciso allontanamento dai carburanti fossili è ora scritto nel destino.

A partire dagli anni '30 di questo secolo, è assai improbabile che le nuove navi marittime saranno dipendenti dai carburanti fossili.

Piuttosto si punterà ai carburanti rinnovabili a carbonio zero per alimentare la flotta mondiale.

Se si sta costruendo una nave o programmando di costruirla negli anni '20 probabilmente occorrerà che essa sia in grado di passare ai carburanti non fossili più avanti nella sua vita, un fattore di cui gli assicuratori ed i finanziatori del trasporto marittimo dovranno tener conto nei propri piani aziendali nel corso del prossimo decennio.

Il percorso verso gli 1,5 °C per il trasporto marittimo è ancora in discussione?

La Strategia da sola non assicura gli 1,5°C o mostra chiaramente che ci si è impegnati per conseguire tale obiettivo.

La Strategia incrementa le possibilità di essere in grado di mantenere gli incrementi medi di temperatura globali entro questo limite.

Saranno richieste misure immediate per attuare la Strategia al fine di mettere urgentemente un tetto e ridurre le emissioni di gas serra in linea con gli 1,5°C.

La Strategia sarà rivista alla luce del rapporto sugli 1,5°C da parte della IPCC dell'ONU a settembre che probabilmente contribuirà a rafforzarla.

Decisivo per la praticabilità degli 1,5°C sarà se la Strategia verrà convertita in significative riduzioni dei gas serra prima del 2023: questo dipende dall'esito delle future riunioni dell'IMO e dalla loro capacità di concordare e poi adottare rapidamente provvedimenti politici.

Che cosa significa la cifra di almeno il 50%?

Essa si riferisce alle riduzioni dei gas serra di almeno il 50% entro il 2050 rispetto al livello del 2008, che è l'anno di riferimento concordato per le emissioni di gas serra nel trasporto marittimo.

Al di sotto dell'obiettivo di temperatura di 2°C di Parigi, i tagli del 50% significano che probabilmente la quota delle emissioni nette di CO₂ del trasporto marittimo crescerà dal suo attuale 2-3% a circa il 10% entro la metà del secolo.

Questo potrebbe ancora contribuire a conseguire l'obiettivo di temperatura al di sotto dei 2°C se altri settori e paesi fossero in grado di ridurre più rapidamente le emissioni.

L'ulteriore rafforzamento della Strategia mediante l'uso di prove prodotte nel corso dei prossimi 5 anni potrebbe vedere l'impegno del settore aumentare fino al 100% di riduzione entro il 2050.

Quale obiettivo proposto da un paese "ha vinto" in occasione della MEPC72?

Come ci si aspetterebbe per un negoziato multilaterale, la decisione raggiunta è un compromesso.

L'esito non è così ambizioso come quello del 70-100% cui puntavano le isole del Pacifico ed i paesi europei, ma è più ambizioso del 50% entro il 2060 inizialmente proposto dal Giappone e da altre parti.

La decisione definitiva ha ricevuto il supporto quasi unanime degli stati membri dell'IMO e del settore.

Come farà il settore a conseguire l'obiettivo di almeno il 50%?

Ora che la Strategia Iniziale è stata adottata, ci si aspetta che l'IMO inizi a



sviluppare provvedimenti giuridicamente vincolanti per la riduzione dei gas serra, che potrebbero includere misure finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica tecnico-operativa delle navi, un programma di attuazione per i carburanti a zero o basse emissioni, piani d'azione nazionali e misure basate sul mercato.

Tali misure andrebbero ad aggiungersi alle attuali misure dell'IMO sull'efficienza energetica.

Un nuovo sistema dell'IMO in ordine alla raccolta dei dati per il consumo dell'olio combustibile delle navi è entrato in funzione il 1° marzo scorso, cosa che significherà che il consumo di carburante di tutte le principali navi viene riferito e sommato.

È probabile che le regole dell'IMO siano supportate da iniziative volontarie nel settore e dai governi nell'ambito del proprio trasporto marittimo nazionale, cosa che potrebbe contribuire a conseguire gli sviluppi tecnologici ed infrastrutturali richiesti per gli obiettivi della Strategia.

Quando avrà effetto questo accordo?

L'IMO ha concordato di conseguire una riduzione dei gas serra prima del 2023.

Questo richiederà un rapido sviluppo delle misure politiche e la loro attuazione prima possibile.

Il 4° studio dell'IMO sui gas serra dovrebbe essere completato nel 2020 e potrebbe essere utilizzato per definire quale immediata azione politica sia richiesta.

Sono tutti a bordo?

La schiacciante maggioranza dei paesi aderenti all'IMO supporta pienamente questo accordo.

L'Arabia Saudita, gli Stati Uniti ed il Brasile sono stati i soli a sollevare obiezioni specifiche a chiusura delle discussioni, ma la decisione è stata adottata dalla Commissione per la Protezione dell'Ambiente Marino dell'IMO, il che significa che adesso essa costituisce una decisione ufficiale.

Assisteremo nell'immediato futuro ad una politica dei prezzi del carbonio?

La Strategia menziona i meccanismi basati sul mercato come una delle opzioni politiche che saranno discusse negli anni a venire.

Queste ultime promettono sia la redazione di un piano economico per il passaggio ad un carburante/una tecnologia più costosi, sia il reperimento di fondi per la ricerca e sviluppo, l'impiego e lo sviluppo di infrastrutture, nonché di metodi per far fronte agli impatti economici se dovessero sorgere in certi stati.

Verranno prese in esame anche altre misure politiche che potrebbero conseguire esiti simili, di modo che una politica dei prezzi in relazione al carbonio non è certa.

Che cosa sembreranno le navi del 2040?

Sembreranno molto diverse dalle navi odierne.

È difficile prevedere esattamente che cosa ci porteranno i prossimi 20 anni, ma potremmo vedere una flotta marittima diversa alimentata ad idrogeno, ammoniacca, batterie, biocarburanti sostenibili o spinta da vele.

C'è tutta una gamma di tecnologie innovative già in fase di lancio da parte dei leader del mercato e possiamo aspettarci che la curva dello sviluppo tecnologico possa solo incrementarsi con questa decisione.

Che cosa significa per il settore?

L'accordo sposta il dibattito sulle iniziative relative al gas serra dal solo parlarne in merito all'efficienza energetica.

Il settore del trasporto marittimo dovrà adesso confrontarsi con la prospettiva assai reale ed imminente di seguire gli altri settori di trasporto nella decarbonizzazione e nell'investimento in nuove tecnologie che tagliano radicalmente le emissioni.

È chiaro che c'è una consistente opportunità di investimento affinché il settore si affretti a mettersi al passo con questa serie di obiettivi.

Questa opportunità potrebbe esserci sia per la tecnologia sia per i carburanti, così come per le imprese di trasporto marittimo che siano in grado di mostrare di essere pronte a gestire questo periodo di cambiamenti.

Questo danneggerà i traffici mondiali?

È improbabile che si stia per assistere ad un immediato spostamento dei costi del trasporto.

In media a livello globale è improbabile che i prezzi si incrementino così tanto come hanno fatto quando il prezzo del petrolio si era impennato negli anni 2000.

C'è anche il potenziale per far sì che il passaggio a nuove fonti di energia ed a standard più elevati di gestione dell'ambiente riduca l'instabilità nel trasporto marittimo e nei costi di trasporto.

Tuttavia, occorre che venga fatto un ulteriore lavoro per confermare questa valutazione, specialmente in ordine a specifici paesi con forti connessioni fra il costo del trasporto marittimo e le loro economie.

Ma se il trasporto marittimo fosse in grado di gestire la propria decarbonizzazione in maniera equilibrata e coordinata, allora ci sarebbe una buona opportunità di far continuare la crescita dei traffici e di assisterla a livello globale con lo sviluppo economico ed il raggiungimento di obiettivi di sviluppo sostenibili.

Paesi in via di sviluppo: è un accordo che li danneggerà?

Se i costi del trasporto si incrementano, è probabile che gli effetti notevolmente peggiori si avvertano nei piccoli stati insulari in via di sviluppo e nei paesi meno sviluppati, a causa delle loro rotte di traffico spesso remote e mal servite, della loro elevata dipendenza dalle importazioni, dei loro costi pro capite già sproporzionatamente alti e della loro scarsa capacità di assorbire gli aumenti di prezzo senza significativi impatti sui servizi sociali.

Le discussioni in merito a come questi impatti economici potrebbero essere valutati e, se necessario, affrontati costituiranno una parte fondamentale di tali discussioni da qui al 2023.

(da: hellenicshippingnews.com, 7 maggio 2018)

INDUSTRIA

CONTRIBUTI PRATICI ALLO SVILUPPO DELLA NAVIGAZIONE AUTONOMA

Una grande quantità di dibattiti e congetture circonda la navigazione autonoma.

Il MARIN (Maritime Research Institute Netherlands), anche se non pretende di conoscere tutte le risposte, sta facendo dei passi pratici per assisterla nel suo sviluppo.

L'introduzione di ulteriore autonomia nel trasporto marittimo punta in primo luogo ad agevolare standard di sicurezza personale molto più elevati, ma, allo stesso tempo, ad una riduzione dell'organico.

Il MARIN si sta concentrando su tre aree principali in relazione alla navigazione autonoma.

L'istituto ritiene che sia importante studiare la nave in relazione al controllo del traffico, comprendere le questioni della sicurezza personale nautica e la definizione dei nuovi ruoli dell'organico, compreso il personale di terra.

Inoltre, nell'intento di effettuare ulteriori ricerche in ordine alla navigazione autonoma, il MARIN, unitamente al settore marittimo olandese, ha già dato il via ad un nuovo progetto industriale congiunto.

Nel contesto della "Navigazione Autonoma" si esaminerà la tecnologia disponibile richiesta.

Di seguito vengono descritti i vari ruoli che il controllo e la modellistica delle navi giocano nello sviluppo della navigazione autonoma.

Controllo

Senza il controllo della direzione, posizione e rintracciabilità, non sarebbero possibili i test di tenuta del mare e le prove di manovra in vasca.

Le conclusioni e le previsioni in ordine alle prestazioni dell'intero sistema inevitabilmente comprendono le prestazioni del sistema di controllo.

Il miglior controllo possibile è pertanto essenziale per il MARIN.

Le prestazioni del sistema di controllo non dovrebbero prevalere per l'esito delle simulazioni e dei test in vasca a meno che non sia dovuto.

Un sistema di controllo viene utilizzato per mantenere una nave in posizione o sulla strada giusta in varie condizioni e renderebbe ottimale l'uso di tutte le sue risorse disponibili, come il generatore di energia installato, le caratteristiche del propulsore ed altre ancora.

Se questo non viene fatto correttamente la conseguenza sarà un progetto navale con una capacità operativa molto inferiore rispetto a quanto previsto.

Esiste una gerarchia parallela fra autonomia e controllo.

Il controllo è una base inevitabile per i più alti livelli di autonomia: nessun controllo, nessuna autonomia.

Il livello più basso di autonomia corrisponde al controllo manuale da parte di un operatore umano.

Un sistema conforme al più alto livello di autonomia farà da sé i propri piani, prenderà le sue decisioni e le metterà in atto utilizzando i propri sistemi di controllo.

Quando effettua le simulazioni di attracco per studiare la sicurezza in porto, il modello di simulazione ha l'esigenza di includere un algoritmo decisionale che in modo realistico assegni e controlli i rimorchiatori che assistono la nave quando entra in porto ed attraccano in banchina.

Difficoltà simili si riscontrano nelle simulazioni dei traffici marittimi quando si debbono valutare i modelli progettuali dei programmi di suddivisione dei traffici.

Questi dovrebbero comprendere una sorta di modello dell'"operatore del circuito" per essere in grado di includervi la pianificazione delle funzioni a lungo termine e di evitare le situazioni di collisione ad alto rischio.

Modelli

I modelli di simulazione della tempistica del MARIN saranno utilizzati per prevedere le situazioni pericolose con largo anticipo.

Ciò dà all'operatore – sia a bordo che a terra – l'opportunità di valutare la situazione in tempo e gli fornisce soluzioni alternative.

Quanto meglio questi modelli di simulazione rispecchiano il reale comportamento delle navi, tanto meglio essi recepiscono le reali condizioni ambientali e tanto meglio l'operatore sarà in condizione di identificare le

situazioni di rischio e di selezionare lo scenario con il rischio più basso per la realizzazione.

Questioni riguardo alla sicurezza personale in mare

Oltre ad una adeguata modellazione delle capacità di previsione delle manovre e della rintracciabilità della rotta, gli algoritmi per "scoprire e prevenire" richiedono anche la conoscenza delle soluzioni in ordine ai conflitti nel traffico.

Queste ultime dovranno vedersela con molteplici navi ed altri scenari complessi.

Occorrerà che le soluzioni dei conflitti di questi scenari tengano conto di varie prospettive.

Esse dovranno osservare le Regole di Collisione (COLREGS), le regole locali e le limitazioni puramente materiali imposte dall'ambiente alle funzionalità della nave.

Inoltre, altri fattori assai importanti sono una buona abilità nautica e la prevedibilità.

Esse rispecchiano le molte "regole non scritte" relative alle situazioni di traffico che spesso sono confermate solo dal contatto diretto tramite VHF.

Le regole non scritte si riferiscono ad esempio alle distanze da mantenere in occasione degli incontri a distanza ravvicinata e/o al più strategico "ben chiaro" comportamento a lungo termine.

Entrambe le soluzioni dei conflitti di traffico hanno i propri parametri indotti dalla sicurezza personale e dall'economia.

Nuovi ruoli dell'organico

Ciascun livello di autonomia comporterà le proprie problematiche concernenti l'interfaccia con le rappresentazioni dei dati nautici come la pianificazione della rotta, la valutazione del tempo e le condizioni della nave.

Le parti sia a bordo che a terra di queste rappresentazioni richiederanno nuove capacità di equipaggiamento e nuove competenze dell'operatore.

Anche in questo caso, i modelli per scoprire e prevenire sono utilizzati per produrre rappresentazioni di consapevolezza situazionale appropriate e decisive per la sicurezza, evidenziando i tempi e gli spazi relativi ai conflitti emergenti e potenziali ed anche le violazioni delle situazioni di traffico.

La completa rimozione dell'equipaggio della nave richiederà piena autonomia per tutte le funzioni a bordo, manutenzione e riparazioni comprese.

Essa richiederà sistemi più semplici e l'eliminazione dei sistemi critici.

La "nave del tutto elettrica" sarà una soluzione progettuale davvero allettante per le navi autonome.

Inoltre, una nave di questo tipo presenterebbe il vantaggio di ridurre le emissioni drasticamente se si usasse l'energia rinnovabile per ricaricare le sue batterie.

Sono state qui delineati alcuni dei primi passi che sono stati fatti in pratica.

Come già detto, il Progetto Industriale Congiunto per la Navigazione Autonoma è già in corso.

Inoltre, un programma di prove in vasca verificherà l'attuale stato e le attuali funzionalità degli algoritmi delle manovre di evasione autonome del MARIN ("attraversamento" e "passaggio").

(da: marinelinks.com, 9 maggio 2018)

LEGISLAZIONE

NUOVE REGOLE DELL'UNIONE EUROPEA PER LIMITARE LE EMISSIONI DI CO₂ DERIVANTI DAI VEICOLI PESANTI

A partire da gennaio 2019 nuove regole dell'Unione Europea richiederanno ai produttori di veicoli pesanti nell'Unione Europea di registrare il valore di uno strumento di calcolo del consumo di energia del veicolo.

Il valore viene generato mediante uno strumento che calcola il consumo di carburante e le emissioni di CO₂.

Le nuove regole si applicheranno inizialmente alle emissioni dei camion più comuni sulle strade europee, vale a dire le configurazioni 4x2 e 6x2.

Altre configurazioni, come la 6x4 e la 8x4, seguiranno dal 2020.

La Scania ha dichiarato di accogliere con favore le nuove regole dell'Unione Europea.

Il produttore svedese le considera una tappa importante nel passaggio ad un sistema di trasporto sostenibile.

Le emissioni di CO₂ derivanti dai veicoli pesanti sono aumentate di oltre il 30% fra il 1990 ed il 2007.

* * *

L'UNIONE EUROPEA: RIDURRE LE EMISSIONI DI CO₂ DEI VEICOLI PESANTI

Camion, autobus e pullman producono circa un quarto delle emissioni di CO₂ del trasporto stradale nell'Unione Europea e circa il 5% delle emissioni complessive di gas serra dell'UE medesima: una quota maggiore di quelle dell'aviazione e del trasporto marittimo internazionali.

È necessaria un'azione finalizzata a limitare queste emissioni.

Le emissioni si apprestano ad aumentare senza un'azione al riguardo

Malgrado alcuni miglioramenti nell'efficienza dei carburanti, le emissioni di CO₂ derivanti dai veicoli pesanti sono aumentate di oltre il 30% fra il 1990 ed il

2007, per lo più a causa dell'incremento dei traffici stradali, e sono attualmente circa superiori del 19% rispetto al livello del 1990.

Le previsioni indicano che, senza un'azione politica, tali emissioni si incrementeranno sino al 10% fra il 2010 ed il 2030.

Si richiede pertanto un'ulteriore azione allo scopo di limitare le emissioni dei veicoli pesanti e conseguire l'obiettivo stabilito nella strategia del 2016 della Commissione per una mobilità a basse emissioni al fine di ridurre le emissioni di gas serra del trasporto di almeno il 60% dal livello del 1990 entro il 2050.

Tappe normative

Malgrado l'importanza economica del consumo di carburante, le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti attualmente non vengono misurate né riferite.

Le azioni della Commissione per affrontare la questione di questa lacuna comprendono:



- il VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), uno strumento di simulazione computerizzata per misurare le emissioni di CO₂ derivanti dai nuovi camion di oltre 7,5 tonnellate;
- il regolamento della Commissione sulla determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante da parte dei nuovi camion di oltre 7,5 tonnellate basato sul VECTO, il cosiddetto regolamento di certificazione;
- il disegno di legge per il monitoraggio e la rendicontazione in ordine a queste emissioni ed al consumo di carburante nell'ambito del pacchetto "Europa in Movimento" (31 maggio 2017), in vista dell'annuale pubblicazione delle informazioni sulle prestazioni dei nuovi veicoli pesanti per il mercato dell'Unione Europea.

Queste sono le prime tappe verso la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Come tali, esse:

- contribuiscono ad un mercato più trasparente e concorrenziale ed all'adozione delle tecnologie relative ai veicoli più efficienti dal punto di vista energetico;

- sono un prerequisito per una ulteriore normativa sugli standard delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti che la Commissione proporrà nel corso del 2018.

Il VECTO (strumento per il calcolo del consumo energetico del veicolo)

I veicoli pesanti sono mezzi assai complessi ed il test materiale di ciascuno di loro per determinare le emissioni di CO₂ sarebbe molto oneroso.

La Commissione ha pertanto sviluppato un nuovo strumento, il VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) in stretta cooperazione con i soggetti interessati.

Il VECTO è un software di simulazione che può essere utilizzato in modo efficiente in termini di costo ed affidabile per misurare le emissioni di CO₂ ed il consumo di carburante dei veicoli pesanti in relazione a carichi specifici, carburanti e profilo funzionale (ad esempio lungo raggio, consegna regionale, consegna urbana ecc.) sulla base dei dati immessi dalle pertinenti componenti del veicolo.

Per maggiori informazioni sul VECTO, si può consultare l'Allegato 4 della valutazione dell'impatto a supporto della proposta di monitoraggio e rendicontazione.

Monitoraggio e rendicontazione delle emissioni di CO₂ derivanti dai veicoli pesanti

La Commissione ha proposto che, dal 1° gennaio 2019, i produttori di camion debbano calcolare le emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei nuovi veicoli che essi producono per il mercato dell'Unione Europea, utilizzando il nuovo VECTO (lo strumento per il calcolo del consumo energetico del veicolo).

Questa informazione verrà dichiarata per la immatricolazione dei veicoli ai sensi della legge quadro di omologazione dell'Unione Europea, in applicazione del cosiddetto regolamento di certificazione, un nuovo disegno di regolamento che ha ricevuto il parere positivo da parte della Commissione Tecnica sui Veicoli a Motore l'11 maggio 2017.

Con questo nuovo programma di monitoraggio e rendicontazione, la Commissione raccoglierà i dati dichiarati in ordine alle emissioni di CO₂ ed al consumo di carburante mediante un sistema apposito.

I dati saranno resi pubblicamente disponibili dall'Agenzia Europea per l'Ambiente per conto della Commissione, con avvio nel 2020 in riferimento ai dati monitorati nel 2019.

Il nuovo sistema andrà ad aggiungersi all'attuale programma di rendicontazione dell'Unione Europea per le auto ed i furgoni.

Secondo il disegno di regolamento sulla certificazione, i produttori dovranno determinare le emissioni di CO₂ ed il consumo dei carburanti dei nuovi camion di oltre 7,5 tonnellate.

L'ambito del regolamento dovrebbe essere emendato in futuro allo scopo di occuparsi anche dei camion, autobus e pullman più piccoli.

Questo consentirebbe altresì il monitoraggio dei dati sulla CO₂ derivante da queste categorie di veicoli.

Maggiori informazioni sulla proposta di monitoraggio e rendicontazione è disponibile consultando il seguente pro memoria:

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/news/2017053101_memo_en.pdf

(da: transportjournal.com/europa.eu, 8 maggio 2018)

PROGRESSO E TECNOLOGIA

LA ECO MARINE POWER SVELA LA PROPRIA IDEA DI NAVE SOLARE: UNA CONCEZIONE NAVALE A BASSE EMISSIONI CON VELE RIGIDE ED ENERGIA SOLARE

La EMP (Eco Marine Power Co. Ltd), società tecnologica giapponese che sviluppa soluzioni ad energia rinnovabile per le navi, ha divulgato la propria concezione della Aquarius Eco Ship, una nave a basse emissioni che utilizza energia rinnovabile.

Il responsabile della tecnologia alla Eco Marine Power, Greg Atkinson, commenta: "Un obiettivo primario dell'avvio e dell'ampliamento del progetto relativo alla Aquarius Eco Ship è quello di contribuire a sviluppare ulteriori e pratiche tecnologie per il carburante e per la riduzione delle emissioni al di là della nostra attuale concentrazione sull'energia eolica e solare.

Desidereremmo altresì estendere la portata del progetto al di là del Giappone ed apportarvi altri investitori in modo da essere in grado di aiutare altre start-up nel campo della tecnologia marittima pulita".

La concezione progettuale Aquarius Eco Ship è un esaustivo progetto di studio focalizzato sull'ottimizzazione progettuale di un grande battello marittimo come una rinfusiera, una petroliera, una ro-ro od una nave da crociera, allo scopo di sfruttare l'energia del vento e del sole utilizzando il sistema Aquarius MRE.

Tale studio è stato avviato dalla EMP a maggio del 2011 e ha attirato interesse in tutto il mondo.

L'elemento essenziale della Aquarius Eco Ship è l'Aquarius MRE (Marine Renewable Energy), un innovativo e brevettato sistema per il risparmio di carburante e la riduzione delle emissioni che incorpora vari elementi fra cui i pannelli solari, i moduli di stoccaggio dell'energia, un sistema di controllo computerizzato ed un avanzato modello progettuale di vela rigida.

Trasporto marittimo a basse emissioni ed assistenza eolica con energia solare

La Aquarius Eco Ship è una soluzione a basse emissioni ed a propulsione assistita dal vento che è stata progettata per essere assai flessibile e configurabile in modo tale che la concezione possa essere applicata alla maggior parte delle dimensioni e dei tipi navali.

Fra le applicazioni del sistema ci sono quelle relative a rinfusiere, petroliere, navi per ispezioni, traghetti passeggeri, navi da crociera, ro-ro, navi adibite al trasporto di autoveicoli e persino navi di superficie senza equipaggio.

Oltre che con l'Aquarius MRE, una futura nave Aquarius Eco Ship potrebbe



essere dotata di altri strumenti per il risparmio di carburante come un avanzato sistema di propulsione elettrica, un impianto di illuminazione LED a bassa energia, la lubrificazione dell'aria, una progettazione ottimizzata dello scafo e

tecnologie per il recupero del calore residuo.

Nella progettazione potrebbe inoltre essere incorporata la tecnologia delle celle a combustibile.

Questa combinazione di tecnologie potrebbe comportare un risparmio di carburante del 40% o più, nonché ridurre sensibilmente l'emissione di gas nocivi come i SO_x (ossidi di zolfo) e i NO_x (ossidi di azoto).

Inoltre, l'uso dell'energia rinnovabile e degli altri strumenti per il risparmio energetico farebbe diminuire l'impronta di carbonio delle navi.

Una Aquarius Eco Ship includerebbe sino ad 1 megawatt di picco di energia solare ed abbastanza moduli di stoccaggio dell'energia da non rendere necessario da parte della nave l'uso dei generatori diesel ausiliari durante la sosta in porto.

Ciò consentirebbe alla nave di effettuare operazioni senza emissioni quando è attraccata.

I moduli di stoccaggio dell'energia potrebbero essere ricaricati mediante pannelli solari, dai generatori principali della nave o dall'energia di terra quando è disponibile.

Sia l'Aquarius Eco Ship che l'Aquarius MRE sono stati progettati per tener conto della realtà delle operazioni con vele rigide nei battelli marittimi e comprendono una gamma di software e hardware correlati a caratteristiche di sicurezza personale.

Le vele rigide ad esempio possono essere abbassate e stivate quando non sono in uso o in caso di condizioni di tempo estreme o di emergenze.

Il sistema di controllo automatizzato inoltre abbasserà o sistemerà le vele rigide per evitare lesioni all'equipaggio o danni alla nave od alle vele.

La tecnologia EnergySail: energia eolica ed energia solare per le navi

Le vele rigide utilizzate dalla Aquarius Eco Ship fanno parte delle tecnologia brevettata EnergySail della Eco Marine Power.

AQUARIUS ECO SHIP – PRINCIPALI DETTAGLI			
Aquarius Eco Ship	Varianti rinfusiere	Tipo di sistema	Aquarius MRE
Lunghezza fuori tutto	240 metri	Larghezza	45 metri
Struttura energetica vele	14 vele rigide	Solare	Aquarius MAS + Solare
Specifiche progettuali massime	Velocità 17 nodi	Velocità ecologica	12 nodi

Questa piattaforma di vele ad energia rinnovabile consente una varietà di fonti di energia utilizzabili e gestibili per mezzo del sistema stesso.

Sulle vele rigide o altrove sulla nave si possono montare congegni inerenti ai pannelli solari ed all'energia eolica secondo varie configurazioni.

La rivoluzionaria tecnologia Aquarius MRE consentirà alle navi di tutti i tipi e tutte le dimensioni di utilizzare in modo sicuro l'energia rinnovabile allo scopo di ridurre il consumo di carburante ed abbassare le emissioni dannose in modo efficiente dal punto di vista dei costi.

La Aquarius Eco Ship è un esempio di come questo sistema possa essere integrato nella progettazione di una nuova nave sebbene esso si adatti anche alle progettazioni delle navi attuali e possa essere installato su navi già in servizio.

Per il video introduttivo "Aquarius Eco Ship – Energia Rinnovabile per le Navi", si può consultare il sito:

<https://www.youtube.com/watch?v=WmikrIcPE6E>.

La Aquarius Eco Ship rappresenta un altro esempio di come la Eco Marine Power stia sviluppando progettazioni affinché il trasporto marittimo possa procedere verso un futuro più sostenibile.

Maggiori informazioni

Per altre foto ed altri video si può consultare il sito:

<http://www.ecomarinepower.com/en/aquarius-eco-ship/63>

e visitare la pagina internet del sistema Aquarium MRE:

<http://www.ecomarinepower.com/en/aquarius-system>.

L'Aquarius MRE e l'EnergySail sono marchi registrati della Eco Marine Power Co. Ltd.

(da: porttechnology.org/ecomarinepower.com, 24 aprile 2018)

STUDI E RICERCHE

I TRAFFICI VIA MARE DELLA CINA: UNA SPETTACOLARE TENDENZA AL RIALZO

Negli ultimi due anni si è assistito alla ripresa di una vivace crescita degli enormi traffici via mare della Cina, successivamente al precedente brusco rallentamento della tendenza al rialzo.

Il potenziale per una ulteriore espansione in futuro è ancora visibile, ma non è facile prevedere con precisione come evolveranno alcuni aspetti.

L'aggiungersi a questa combinazione di una disputa commerciale con implicazioni negative amplifica l'incertezza circa le prospettive.

L'evoluzione di questa componente globale dei traffici via mare è particolarmente avvincente, date le sue grandissime dimensioni ed il suo consistente contributo all'espansione complessiva dei traffici.

Le importazioni della Cina sono cresciute sino a costituire più di un quinto del totale mondiale.

Nel corso dell'ultimo decennio, metà della crescita dei volumi dei carichi globali movimentati ha ricevuto il contributo dei volumi di importazione aggiuntivi in Cina.

La storia di trasporto marittimo del secolo

Sebbene l'identificazione della più significativa storia di trasporto marittimo del 21° secolo sia per certi versi una questione di opinioni, l'impatto dei traffici via mare della Cina in espansione è una buona candidata al titolo.

Le ramificazioni per i versanti sia della domanda che, a sua volta, dell'offerta del mercato mondiale di trasporto marittimo sono state imponenti.

Le importazioni in aumento in Cina hanno apportato un potente contributo al periodo antecedente al 2008 dei sostenuti mercati mondiali di trasporto marittimo.

Il prolungato "boom durato due vite intere" del mercato del trasporto di rinfuse secche terminato nel 2008 ha rispecchiato questa influenza.

Di conseguenza, nel corso dell'ultimo decennio a partire dal momento di quella forte fase di mercato le importazioni in Cina hanno assicurato un prezioso supporto ai mercati delle rinfusiere, petroliere, portacontainer e gasiere.

Possiamo affermare che quel supporto ha incoraggiato la sopravvalutazione collettiva degli armatori del potenziale di crescita dei traffici via mare negli ultimi dieci anni, comportando una eccessiva crescita della flotta mondiale, un serio eccesso di capacità e modesti mercati dei noli per la maggior parte del periodo.

Alcune statistiche evidenziano queste osservazioni.

Il principale punto focale è quello del quadro delle importazioni ed è in questa categoria che si è assistito all'impatto più grosso.

Anche fra gli esportatori la Cina è un elemento di notevoli dimensioni cresciuto nel corso dell'ultimo decennio e di un periodo più lungo, ma tale ampliamento è stato relativamente piccolo.

La tendenza al rialzo nelle importazioni è stata notevole.

Nel 2017, le importazioni di tutti i tipi di carico in Cina (rinfuse secche, petrolio, gas, spedizioni containerizzate ed altri carichi) sono cresciute di 182 milioni di tonnellate ovvero dell'8% rispetto all'anno precedente secondo i calcoli della Clarksons Research.

Questo incremento ha fatto seguito ad un aumento del 7% nel 2016.

I ritmi di crescita annua negli ultimi dieci anni sono oscillati fra l'1% nel 2015 (il più lento) ed il 37% nel 2009 (il più rapido).

L'impennata del 2009 è stata quella di un'annata eccezionale, derivante dalla vigorosa espansione dell'economia e dell'industria cinesi che ha contribuito sensibilmente alla ripresa mondiale dalla depressione.

Fatta eccezione per quella insolita prestazione, i tassi di crescita più alti nelle importazioni della Cina di tutti i tipi di carico sono stati quelli registrati dal 2011 al 2013, quando si è assistito ad aumenti annui dell'11-12%.

La crescita annua media per l'intero periodo dal 2007 al 2017 è stata del 10,2%.

Importazioni eccezionali, buone esportazioni

Osservando maggiormente in dettaglio l'espansione nel corso dell'ultimo decennio, ne esce rafforzata l'impressione di una tendenza al rialzo davvero notevole.

Le importazioni annue di tutti i carichi di origine marittima in Cina sono salite del 163% rispetto ai volumi del 2007, raggiungendo i 2.437 milioni di tonnellate nel 2017.

Le importazioni di rinfuse secche, l'elemento maggiore, sono state la categoria dalla crescita più rapida nel corso di dieci anni, essendo aumentate del 191% per 1.730 milioni di tonnellate.

La seconda maggiore componente, il petrolio (il greggio più i prodotti) ha assistito ad un incremento percentuale di 129 punti per 416 milioni di tonnellate.

Nel segmento delle merci containerizzate, la crescita è stata del 43% per 117 milioni di tonnellate.

Tutti gli altri carichi messi assieme si sono incrementati del 149% per 175 milioni di tonnellate.

Il riferimento dell'espansione delle importazioni complessive della Cina alle prestazioni dei traffici mondiali via mare nel loro complesso è significativo.

Le importazioni annuali di tutti i tipi di carico in Cina sono cresciute di 1.510 milioni di tonnellate nei dieci anni che vanno fino al 2017, equivalendo al 49% della crescita mondiale delle importazioni, secondo i dati della Clarksons Research.

Le importazioni annue in tutti gli altri paesi messi assieme sono cresciute di 1.593 milioni di tonnellate, il che equivale a dire che c'è stata una crescita del 51% delle importazioni mondiali.



Clarksons
Research

Pertanto si può constatare come la Cina abbia contribuito quasi quanto tutti gli altri paesi messi assieme

all'ampliamento dei traffici globali nel corso del periodo in questione.

Di conseguenza, le importazioni (in ordine a tutti i tipi di carico) della Cina sono aumentate in percentuale dei traffici globali via mare.

Dall'11% del totale mondiale nel 2007 (e, prima ancora, dal 5-6% nei primi anni 2000), la percentuale si è quasi raddoppiata sino ad una quota del 21% nel 2017.

Confrontando le esportazioni con le importazioni, i volumi in esportazione sono stati inferiori di un quarto rispetto alle importazioni complessive.

La crescita delle esportazioni annue via mare della Cina di tutti i carichi è stata di un modesto 19% nel corso degli ultimi dieci anni.

Il totale ha raggiunto i 563 milioni di tonnellate nel 2017.

C'è stato un calo del 3% l'anno scorso dopo un paio di modesti aumenti.

La categoria maggiore è stata quella dei carichi di rinfuse secche, che ne ha rappresentato i due quinti, anche se i carichi containerizzati sono stati quasi altrettanto grandi.

Questo breve viaggio nella statistica dimostra il ruolo della Cina con la sua quota ingrandita dei traffici via mare globali.

Se si considera anche che essa ha assicurato la metà dell'aumento dei volumi di traffici globali nel corso dell'ultimo decennio, l'attenzione che tale tendenza attira nei mercati dello shipping è giustificata.

Potenti motori macroeconomici

Diversi generali, ed in qualche caso più specifici, influssi sono stati determinanti nel sostenere la vigorosa tendenza dei traffici cinesi.

A sostegno di questo modello ci sono state la generalmente diffusa influenza del solido progresso dell'economia nazionale e le caratteristiche di quella sostenuta prestazione.

Pur dimostrando una tendenza alla decelerazione nel corso dell'ultimo decennio, l'economia cinese è comunque riuscita ad evitare un aumento dei periodi di estrema debolezza e lo slancio è stato per lo più ben supportato.

Ci sono state fasi in cui le preoccupazioni (specialmente fra gli osservatori esterni) circa le prospettive sono state accresciute dai segnali secondo i quali gli influssi negativi dovevano diventare prominenti.

Sono state ripristinate condizioni più solide, di solito con l'assistenza dei programmi di stimolo del governo e, sulla base delle cifre ufficiali relative al PIL, è stato limitato qualsiasi peggioramento.

Gli aumenti percentuali annui a doppia cifra del PIL sono terminati, con una eccezione, prima della crisi finanziaria globale e della recessione.

Ma anche al culmine di quella crisi nel 2008 e 2009 la Cina è stata in grado di conseguire una sana crescita annua rispettivamente nell'ordine del 9,6% e

9,2%, malgrado si sia trattato di un brusco rallentamento rispetto al 14,2% riportato nel 2007.

L'eccezione al conseguente modello inferiore ai tassi del dieci per cento è stata quella di un breve rilancio sino al 10,6% nel 2010 quando il mondo era in ripresa.

In seguito, si è radicata una tendenza al rallentamento.

Dopo un ancor solido 9,5% nel 2011, una crescita più lenta è divenuta la norma.

Dal 2012 al 2014 è stata registrata una media annua del 7,7%, seguita da una media del 6,8% dal 2015 al 2017.

Gli altri indicatori dell'attività economica in Cina sono stati sostanzialmente in linea con questo modello di evoluzione.

Malgrado i dubbi fra gli economisti esterni in ordine a quanto precisamente i dati riportati ufficialmente dalla Cina circa il PIL riflettessero il vero quadro dell'evoluzione dell'attività economica, è chiaro che molte grandi componenti hanno continuato a crescere decisamente, con differenze.

Aspetti del cambiamento

Quali altre e più dirette incidenze hanno contribuito alla tendenza dei traffici via mare della Cina?

Gran parte di tali incidenze sono state positive.

Le importazioni in crescita sono state lo specchio di vigorose tendenze di consumo dal momento che l'espansione della domanda per i prodotti dei singoli settori ha spronato i volumi produttivi in aumento.

Quando la produzione nazionale delle materie prime – come i minerali di ferro, il carbone, il petrolio greggio ed il gas – si è dimostrata sempre più inadeguata, sono state necessarie importazioni su larga scala.

Le provviste estere sono state spesso più competitive di quelle nazionali, in conseguenza della superiore qualità o del costo inferiore o di entrambe le cose.

In diversi traffici anche l'esigenza di accumulare scorte ha rafforzato la prevalente tendenza al rialzo.

In alcuni casi la formazione delle scorte sembra essere stata dovuta principalmente all'imperativo commerciale di far sì che venissero mantenute le forniture nel caso che si verificasse qualche temporaneo problema nei traffici.

A fianco di tale ragione, la politica del governo di costituire grandi scorte strategiche ha dato ulteriore impulso alle importazioni.

La realizzazione di un'estesa capacità di stoccaggio del petrolio greggio è stata una caratteristica specialmente notevole e la progressiva saturazione di queste strutture ha comportato un grosso impatto.

Un altro aspetto dell'azione governativa è quello della politica energetica.

Gli effetti sulle importazioni di carburante sono stati di varia natura.

La Cina è passata stabilmente a risorse energetiche più pulite negli ultimi anni, nel tentativo di ridurre l'affidamento alla combustione di carbone, con implicazioni negative sulle importazioni.

Anche se il carbone resta la maggiore fonte di energia, le alternative del gas naturale, unitamente all'energia rinnovabile eolica e solare, vengono ora promosse intensamente, mentre vengono favorite anche l'energia idroelettrica e quella nucleare.

L'intensificazione della pressione a ridurre l'inquinamento atmosferico eccessivamente grave in città e paesi ha giustificato questi obiettivi della politica.

La politica governativa nel settore agricolo ha causato alcuni effetti significativi.

Il limitato supporto alla produzione nazionale di semi di soia ha comportato il potenziamento del ruolo delle importazioni, dal momento che essi costituiscono il maggior quantitativo singolo di derrate agricole importate dalla Cina.

L'aumento delle scorte strategiche ufficiali di soia vi ha dato ulteriore impulso.

Per contro, la politica governativa nel corso degli ultimi due anni di riduzione delle scorte eccessive di mais si è rispecchiata nella limitazione delle importazioni di cereali per l'alimentazione del bestiame.

L'evoluzione dei singoli traffici

Quando si esaminano più da vicino le singole categorie dei traffici via mare della Cina, emergono diverse caratteristiche.

Nell'ambito della categoria dei traffici in importazione, le rinfuse secche sono l'elemento dominante, costituendo il 71% del totale generale nel 2017.

Quanto al resto, il petrolio è il secondo in classifica con il 17%, seguito dai volumi containerizzati al 5% e da gli altri carichi con il 7%.

Nell'ambito della categoria dei traffici in esportazione, i maggiori articoli includono i beni manufatti containerizzati, le rinfuse secche di cui i prodotti in acciaio rappresentano la porzione maggiore ed i prodotti petroliferi lavorati.

All'avanguardia dell'espansione dei traffici, le importazioni di rinfuse secche sono state quelle con le migliori prestazioni, contribuendo alla sensazionale crescita nel corso dell'ultimo decennio.

In particolare i minerali di ferro sono divenuti di gran lunga la maggiore componente singola ed ora comprende oltre i due quinti delle intere importazioni della Cina di tutti i tipi sulla base dei volumi dell'anno scorso.

Nell'ambito del totale della categoria delle rinfuse secche, i minerali di ferro rappresentano i tre quinti.

Altri rilevanti rinfuse sono il carbone, i cereali ed i semi oleosi (specialmente i semi di soia), la bauxite e l'allumina, il nickel e gli altri metalli, nonché i prodotti forestali.

Le importazioni di minerali ferrosi negli ultimi due anni hanno superato il miliardo di tonnellate annue, avendo quelle via mare raggiunto in totale gli 1,06 miliardi nel 2017, un aumento di quasi tre volte dei volumi annui nel corso dell'ultimo decennio.

Questa tendenza verso l'alto ha rispecchiato l'aumento della produzione di acciaio e la crescita dell'uso di metalli, nel contesto di un rafforzamento della domanda di acciaio da parte delle attività di costruzione e delle industrie manifatturiere.

La produzione annua di acciaio grezzo in Cina è salita del 70% negli ultimi dieci anni sino a 832 milioni di tonnellate nel 2017.

La preferenza in evoluzione per i metalli di alta qualità forniti dall'estero, che hanno progressivamente rimpiazzato i fornitori nazionali di minerali ferrosi a bassa qualità, ha ulteriormente dato slancio alle importazioni.

Si è assistito ad una rapida crescita delle importazioni di carbone nel corso del quinquennio terminato nel 2013, a partire dal quale anno i totali sono stati inferiori rispetto al culmine.

Nel 2016 e nel 2017 i volumi di quasi 227-230 milioni di tonnellate annue sono stati di cinque volte superiori rispetto ai livelli visti un decennio prima.

Il carbone per caldaie destinato alle centrali elettriche è il mercato più grande.

Le forniture estere sono state spesso più competitive rispetto alla produzione delle miniere nazionali cinesi, che producono carbone su vasta scala.

Anche i cambiamenti nei modelli di consumo, delle scorte e delle politiche governative hanno avuto un impatto sulle importazioni.

Le misure prese per ridurre l'uso del carbone per motivi ambientali hanno comportato recentemente notevoli limitazioni.

Nell'ambito delle categorie dei cereali e dei semi oleosi, la parte maggiore è costituita dai semi di soia, che hanno seguito una tendenza in forte aumento.

Le importazioni via mare di cereali e semi di soia hanno raggiunto i 116 milioni di tonnellate nel 2017, una crescita maggiore di tre volte rispetto ai volumi dei dieci anni precedenti.

Il consumo in espansione della farina di soia da parte dei produttori di cibo per il bestiame, nonché l'uso dell'olio di soia nella produzione di alimentari, è stata in gran parte agevolata dall'importazione di semi da schiacciare, dal momento che i raccolti nazionali cinesi di semi sono relativamente piccoli.

Oltre il novanta per cento delle importazioni via mare di petrolio della Cina per un totale di 416 di milioni di tonnellate l'anno scorso sono consistiti di petrolio greggio, per un ammontare di 386 milioni di tonnellate.

Il totale complessivo è stato di oltre il doppio dei volumi conseguiti nel decennio precedente ma la crescita si è concentrata nella quota del greggio.

Al contrario le importazioni dei prodotti petroliferi sono diminuite, in un contesto di espansione della capacità di raffinazione che ha inoltre consentito un numero maggiore di spedizioni di prodotti alla volta dei mercati di esportazione.

Il consumo in decisa crescita da parte degli autoveicoli e del settore petrochimico, unitamente alla limitata crescita della produzione petrolifera nazionale, ha dato impulso alla tendenza all'esportazione.

Sebbene le esportazioni containerizzate dalla Cina costituiscano la parte più visibile di tutte dei traffici mondiali, anche le importazioni containerizzate sono voluminose.

Le importazioni via mare, definite nelle statistiche della Clarksons Research come carichi "containerizzabili", l'anno scorso sono state circa la metà del livello delle esportazioni containerizzate che hanno totalizzato 234 milioni di tonnellate.

Mentre le importazioni annue sono cresciute del 43% lo scorso decennio, le esportazioni sono cresciute in modo simile del 45%.

Questi intensi traffici consistono per lo più in articoli manufatti o semimanufatti di molti tipi e varietà che rispecchiano il ruolo della Cina come uno dei principali paesi produttori.

Un altro notevole contribuente ai traffici sono state le importazioni di gas naturale liquefatto.

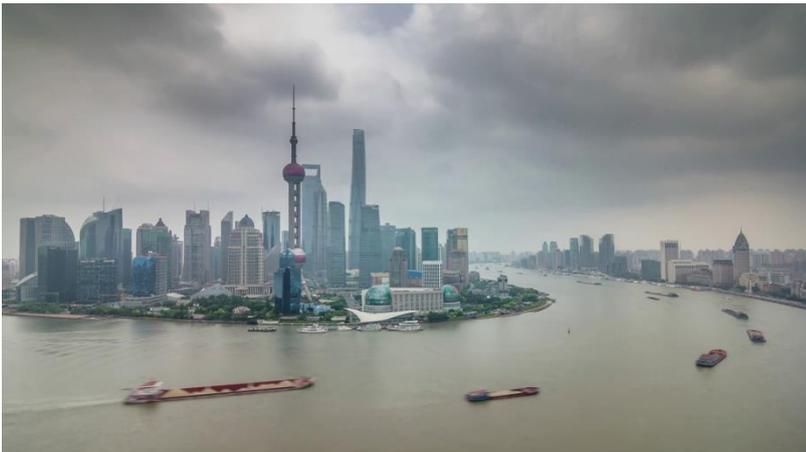
Queste ultime sono salite fino a 38 milioni di tonnellate nel 2017 rispetto ai 3 milioni di tonnellate del decennio precedente, una rapida ascesa che ha compreso un quantitativo più che raddoppiato negli ultimi quattro anni dal momento che un maggiore accento è stato posto sulle fonti di energia più pulita e nuovi impianti di liquefazione hanno iniziato ad essere operativi.

Il gas viene consumato per lo più nelle centrali elettriche e da parte di utenti residenziali.

Allentamento dei fattori di espansione?

Com'è probabile che evolvano queste tendenze in futuro?

Per il settore del trasporto marittimo globale, l'ulteriore crescita dei traffici via



mare della Cina è vista come un contribuente di valore potenzialmente alto alla praticabilità del mercato del trasporto merci.

Fra gli armatori in particolare la logica sottostante alle strategie d'investimento in capacità è spesso, implicitamente od esplicitamente, fondata sul presupposto che l'impostazione generale dei traffici e specialmente della domanda d'importazioni in Cina rimarrà positiva.

Molti previsori condividono questa prospettiva sostanzialmente ottimista, per quanto i gradi di ottimismo varino.

Le aspettative in ordine al periodo di breve termine di dodici mesi o giù di lì spesso suggeriscono significativi incrementi dei volumi in numerosi traffici cinesi.

I pareri orientati ad un futuro più lontano, pur mantenendo un atteggiamento generalmente positivo, sono inevitabilmente più vaghi, rispecchiando i grandi fattori imponderabili e le grandi incertezze che circondano gli eventi non solo in Cina ma in tutto il mondo.

Fra i principali traffici di importazione in Cina, dai quali il settore del trasporto marittimo mondiale è diventato assai dipendente, le prospettive di crescita non sono favorevoli in modo uniforme.

In diversi settori merceologici è relativamente facile giustificare le previsioni dei continui incrementi delle importazioni, sebbene sia spesso difficile quantificarne la probabile entità.

Altrove, le congetture circa una crescita sostenuta non sono necessariamente così solide: si possono ravvisare tendenze stagnanti o verso il basso e forse sono previste più realisticamente dagli osservatori prudenti.

Un fattore che aggiunge complessità sono gli abbastanza frequenti cambiamenti della politica governativa che hanno un impatto notevole sulle movimentazioni dei traffici della Cina.

Numerosi cambiamenti hanno la tendenza ad essere in larga misura imprevedibili, esagerando l'incertezza, poiché l'influsso della politica è opaco.

Alcuni cambiamenti possono essere sicuramente ravvisati come possibilità, ma le probabilità inerenti l'introduzione, la portata e la tempistica non possono essere affidabilmente stimati.

Di conseguenza, in queste circostanze, fare previsioni è pura speculazione.

Le importazioni di carbone sono talvolta viste come un esempio di traffico che è probabile che vada più giù che su, specialmente a lungo termine, data l'evidenza delle pressioni negative.

Le importazioni sono un elemento relativamente piccolo del mercato nazionale cinese del carbone con quasi il 7% attualmente, ma sembra passibile di riduzione.

Sebbene sia probabile che il carbone resti dominante fra le forniture di energia per molti anni, le misure finalizzate a contenerne il consumo nel contesto della strategia antinquinamento nazionale suggeriscono circostanze sfavorevoli per i fornitori esteri.

Un esempio contrastante è quello delle importazioni di gas naturale liquefatto in cui è chiaramente prevedibile una tendenza verso l'alto.

Quale fonte energetica più pulita, il consumo di gas naturale in Cina si appresta ad incrementarsi nel corso degli anni a venire.

La domanda di gas naturale liquefatto verrà plasmata altresì dalla produzione nazionale di gas e dalle importazioni tramite gasdotti, ma le stime indicano una forte crescita.

Secondo recenti stime del governo australiano, le importazioni annue di gas naturale liquefatto in Cina potrebbero aumentare complessivamente del 54% nel giro dei prossimi tre anni.

Alla base dei pronostici per tutti gli elementi dei traffici di origine marittima vi sono varie congetture circa le prospettive dell'economia cinese, il suo tasso di crescita ed il modello di progresso.

Malgrado le potenziali battute d'arresto, la maggior parte delle previsioni non prevedono alcuna seria congiuntura sfavorevole e suggeriscono solo una graduale tendenza al rallentamento.

Queste aspettative consolidate rispecchiano gli obiettivi del governo cinese.

Il dirottamento dell'economia dall'eccessivo affidamento sugli investimenti e sulla produzione verso la spesa ed i servizi inerenti ai consumatori è un'intenzione politica che implica un generale rallentamento.

Anche se la "Iniziativa Una Cintura, Una Via" potrebbe assicurare addizionale supporto, il suo contributo è in attesa di essere chiarito.

La recente comparsa di dispute commerciali crea altre inquietudini.

Se la lite degli Stati Uniti con la Cina dovesse rimanere irrisolta, ovvero condurre ad una tornata più ampia di misure protezionistiche, le conseguenze potrebbero essere gravi.

Le previsioni in gran parte non si basano su questa visione.

Esse presumono che l'economia cinese possa sostenere un ampliamento ragionevolmente positivo, con uno spostamento solo graduale verso settori in cui il consumo delle derrate è molto inferiore.

Tale opinione implica un potenziale di incremento delle movimentazione dei carichi via mare, sebbene ad un ritmo di crescita più lento rispetto a quello cui si è assistito nel recente passato.

(da: hellenicshippingnews.com, 26 aprile 2018)

SICUREZZA E PROTEZIONE

CITTÀ EUROPEE ED ATTIVISTI PER LA SICUREZZA DICONO ALLA COMMISSIONE DI ESSERE AMBIZIOSA NELLA REVISIONE DELLE REGOLE DI SICUREZZA DEI VEICOLI

La T&E, unitamente ad una coalizione di attivisti per la sicurezza ed a varie città (Londra, Vienna, Bruxelles Capitale-Regione, Città Metropolitana di Bologna, Århus, Communauté d'Agglomération di La Rochelle, POLIS European Cities and Regions Networking, Eurocities, ETSC European Transport Safety Council, OECF European Cyclist Federation), ha inviato una lettera ad alti funzionari della Commissione Europea esortandoli ad essere ambiziosi in occasione dell'imminente proposta di revisione del Regolamento Generale sulla Sicurezza.

I firmatari hanno scritto a Juncker e ad altre personalità per richiedere che essi siano più precisi riguardo agli standard di visibilità diretta dei camion.

Un significativo standard di visibilità diretta consentirebbe agli autisti dei camion di vedere più spazio stradale attorno al loro veicolo, cosa che renderebbe le città più sicure per i ciclisti ed i pedoni.

Nella lettera si chiede all'Unione Europa l'introduzione di uno standard di visibilità diretta per i camion che renda obbligatorie le progettazioni più sicure per i veicoli venduti a partire dal 2024.

La lettera (riportata di seguito) è stata inviata a Jean Claude Juncker (Presidente della Commissione Europea) ed in copia per conoscenza a Frans Timmermans (Primo Vice Presidente della Commissione Europea), a Maroš Šefčovič e Jyrki Katainen (Commissari Europei), a Elżbieta Bieńkowska e Violeta Bulc (Commissarie Europee), a Karima Delli (Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo) ed a Anneleen van Bossuyt, Presidente della Commissione Industria, Ricerche ed Energia del Parlamento Europeo).

La lettera

“Il 16 maggio 2018 la Commissione Europea aggiornerà i Regolamenti sulla Sicurezza Generale e la Sicurezza dei Pedoni che fissano gli standard di sicurezza dei veicoli.

Vi scriviamo per esortarvi a fare della sicurezza stradale una priorità ed a portare avanti standard ambiziosi per i nuovi veicoli.

Le città firmatarie di questa lettera sono tutte impegnate molto attivamente nel compito di promuovere la circolazione a piedi ed il ciclismo.

Lo facciamo perché ci adoperiamo per fare delle nostre città un luogo migliore affinché i nostri cittadini possano viverci, migliorando nel contempo anche la salute pubblica e proteggendo l'ambiente.



Occuparsi della sicurezza stradale è una parte importante di questo compito.

Mentre lavoriamo per migliorare le strade, ridurre la velocità dei veicoli ed educare gli utenti della strada, è anche essenziale intraprendere iniziative per migliorare la sicurezza dei veicoli stessi.

Pertanto vi sollecitiamo, nell'ambito della proposta inerente al Regolamento sulla Sicurezza, ad introdurre uno standard europeo per la visibilità diretta nei veicoli pesanti che renda obbligatori i modelli progettuali più sicuri per i nuovi camion venduti a partire dal 2024.

Questo standard dovrebbe includere:

- a) l'eliminazione del punto cieco nella parte anteriore del camion ed una significativa riduzione del punto cieco dalla parte del passeggero;
- b) un approccio differenziato in base al tipo di camion, di modo che possano essere introdotti nelle aree urbane veicoli più sicuri al più presto possibile.

L'unione europea ha la competenza esclusiva in ordine all'imposizione di miglioramenti per la sicurezza sulle nuove auto, i nuovi furgoni ed i nuovi camion e lo ha fatto con successo in passato: le ultime nuove direttive sulla sicurezza risalgono al 2009.

Resta un enorme potenziale di miglioramento.

I vostri studi dimostrano che l'AEB (frenata d'emergenza avanzata), l'ISA (adattamento intelligente della velocità) e gli standard di visibilità diretta per i camion potrebbero salvare migliaia di vite ad un costo limitato.

Infatti, queste tecnologie sono già commercialmente disponibili, ma di solito sono opzionali e perciò costose.

L'imposizione del miglioramento della sicurezza per tutti i nuovi veicoli – cioè nella fase della produzione – incrementerebbe i volumi di vendita e ridurrebbe moltissimo i costi, rendendo i veicoli più sicuri accessibili a tutti.

Un'area di particolare preoccupazione è la sicurezza dei camion.

Le moderne e vivaci città non possono fare a meno dei camion: sono essenziali, ad esempio, per rifornire i dettaglianti e per i progetti edilizi.

Peraltro la maggior parte dei camion odierni non sono adatti all'ambiente urbano.

Essi hanno una scarsa visibilità diretta e pertanto grandi punti ciechi.

Se si verificano incidenti con pedoni o ciclisti, spesso risultano mortali.

Fortunatamente, ci sono le soluzioni: un certo numero di produttori europei già produce camion con cabine di guida ad ingresso basso che dispongono di un'eccellente visibilità diretta.

Un approccio diversificato consentirebbe ai produttori di introdurre nuove progettazioni della cabina di guida in prima istanza sui veicoli più spesso impiegati nelle aree urbane, come quelli utilizzati nell'edilizia.

Molte città stanno incoraggiando l'uso di questi camion con visibilità diretta mediante gara pubblica o nel contesto di appalti.

Altre stanno introducendo regole che vietano alcuni dei camion più pericolosi.

Ma alle iniziative locali manca la portata per avere un impatto significativo sulla disponibilità ed il costo dei camion più sicuri.

Inoltre, c'è il rischio che le città di tutta l'Europa adottino programmi diversi, potenzialmente imponendo costi ai trasportatori ed ai loro clienti che si potrebbero evitare se le progettazioni di base dei veicoli avessero come priorità la sicurezza personale.

La Commissione Europea pertanto ha l'opportunità di indurre un concreto impatto se migliorasse la sicurezza stradale in tutta Europa. La revisione da parte della Commissione Europea dei Regolamenti sulla Sicurezza Generale (EC/661/2009) e sulla Sicurezza dei Pedoni (EC/78/2009) è attesa da tempo.

Noi accoglieremmo con favore nuove ed ambiziose regole sulla sicurezza, in particolare l'obbligatorietà degli standard per una visibilità diretta, e supporteremmo il lavoro della Commissione in questo campo”.

(da: transportenvironment.org, 8 maggio 2018)

IN CALENDARIO

- 30/05/2018 - 31/05/2018 Varna 7th Black Sea Ports and Shipping 2018
- 04/07/2018 - 05/07/2018 Johor 16th ASEAN Ports & Shipping 2018
- 24/09/2018 - 29/09/2018 Napoli Naples Shipping Week 2018
- 26/09/2018 - 27/09/2018 Riga 2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018
- 24/10/2018 - 25/10/2018 Aqaba 15th Trans Middle East 2018
- 28/11/2018 - 29/11/2018 Accra 20th Intermodal Africa 2018
- 30/01/2019 - 31/01/2019 Kuwait City 16th Trans Middle East 2019
- 20/02/2019 - 21/02/2019 Manila 10th Philippine Ports and Shipping 2019
- 20/03/2019 - 21/03/2019 Mombasa 21st Intermodal Africa 2019

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.